

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2008/96/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 19 november 2008

betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, onder c),

Gelet op het voorstel van de Commissie,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ⁽³⁾ gedefinieerde trans-Europese vervoersnet is van het grootste belang om de Europese integratie en samenhang te ondersteunen en om een hoog welzijnsniveau te garanderen. Met name een hoog niveau van veiligheid moet worden gewaarborgd.
- (2) In het Witboek van 12 september 2001 „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” heeft de Commissie aangegeven dat verkeersveiligheidseffectbeoordelingen en verkeersveiligheidsaudits van wegen moeten worden uitgevoerd om gedeelten van wegen met een hoog aantal verkeersongevallen in de Gemeenschap te identificeren en te beheren. In dat witboek stelt de Commissie zich ook tot doel het aantal slachtoffers op de wegen in de Europese Unie tussen 2001 en 2010 te halveren.
- (3) In haar Mededeling van 2 juni 2003 „Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid — Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid” heeft de Commissie vastgesteld dat

weginfrastructuur de derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid vormt. De weginfrastructuur moet een belangrijke bijdrage leveren tot de beoogde vermindering van het aantal ongevallen in de Gemeenschap.

- (4) De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen (verkeersveiligheidsvoorzieningen, ontwerp en toepassing van nieuwe technologieën), hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Om het voor 2010 gestelde streefdoel te bereiken, zijn echter maatregelen ook op andere terreinen vereist. Het beheer van verkeersveiligheid van de weginfrastructuur biedt hier een aanzienlijke ruimte voor verbeteringen, waarvan gebruik moet worden gemaakt.
- (5) Het vaststellen van passende procedures is van essentieel belang voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet. Uit veiligheidseffectbeoordelingen van wegen moet blijken, op een strategisch niveau, welke gevolgen verschillende alternatieven voor de planning van een infrastructuurproject hebben op de verkeersveiligheid en deze beoordelingen moeten een belangrijke rol spelen bij de keuze van een tracé. De resultaten van verkeersveiligheidseffectbeoordelingen kunnen in een aantal verschillende documenten worden vastgelegd. Verkeersveiligheidsaudits van wegen moeten bovendien een gedetailleerd overzicht van onveilige kenmerken van een weginfrastructuurproject opleveren. Daarom lijkt het zinvol procedures voor dergelijke effectbeoordelingen en audits te ontwikkelen, teneinde de veiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet te verbeteren, met uitzondering van wegtunnels, die onder Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet ⁽⁴⁾ vallen.
- (6) Een aantal lidstaten bezit reeds goed functionerende systemen voor beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Deze lidstaten zouden in de gelegenheid moeten worden gesteld hun bestaande methoden verder te gebruiken, voor zover deze in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze richtlijn.
- (7) Onderzoek is wezenlijk om de verkeersveiligheid op de wegen in de Europese Unie te verbeteren. Het ontwikkelen en demonstreren van componenten, maatregelen en methoden (inclusief telematica) en het verspreiden van onderzoeksresultaten dragen in belangrijke mate bij tot het verhogen van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur.

⁽¹⁾ PB C 168 van 20.7.2007, blz. 71.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 19 juni 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 20 oktober 2008.

⁽³⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39.

- (8) Het veiligheidsniveau van bestaande wegen moet worden verbeterd door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en/of het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen. De bestuurders moeten worden gewaarschuwd wanneer ze zich begeven op een gedeelte van een weg met een hoog aantal ongevallen, zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen en de verkeersregels, en met name de snelheidsbeperkingen, nog beter kunnen naleven.
- (9) Het classificeren van de verkeersveiligheid van het wegennet heeft meteen na de tenuitvoerlegging ervan een groot effect. Zodra gedeelten van wegen met een hoog aantal ongevallen zijn aangepakt en er verbeteringsmaatregelen zijn genomen, zou het belang van veiligheidsinspecties als preventieve maatregel toe moeten nemen. Regelmatige inspecties zijn een doeltreffend instrument om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, ook bij wegenwerken.
- (10) Opleiding en certificering van veiligheidspersoneel aan de hand van door de lidstaten gevalideerde opleidingscurricula en kwalificatiehulpmiddelen verzekeren dat de personen die betrokken zijn bij de praktische uitvoering de nodige actuele kennis kunnen verwerven.
- (11) Om de veiligheid op de wegen in de Europese Unie te vergroten, moet worden gezorgd voor een frequentere en meer samenhangende uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten.
- (12) Teneinde een hoog niveau van verkeersveiligheid op de wegen in de Europese Unie te verzekeren, moeten de lidstaten richtsnoeren inzake veiligheidsbeheer toepassen. De mededeling van deze richtsnoeren aan de Commissie en de regelmatige rapportering over de tenuitvoerlegging ervan moet de weg banen voor de systematische verbetering van de infrastructuurveiligheid op communautair niveau. Bovendien wordt op basis daarvan in de loop van de tijd naar een doeltreffender systeem worden geëvolueerd. De rapportering over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren dient andere lidstaten bovendien in staat te stellen de meest doeltreffende oplossingen te identificeren en de systematische verzameling van gegevens van voor/na-studies moet het mogelijk maken de meest doeltreffende maatregel te selecteren met het oog op toekomstige acties.
- (13) De bepalingen van deze richtlijn die betrekking hebben op investeringen in verkeersveiligheid dienen van toepassing te zijn onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten op het vlak van investeringen in het onderhoud van het wegennet.
- (14) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, wegens het effect van de maatregelen, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (15) De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (16) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de voor de verbetering van de veiligheidsbeheerspraktijken en de aanpassing van de bijlagen aan de technische vooruitgang noodzakelijke criteria vast te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-wezenlijke onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (17) Voldoende parkeerterreinen langs wegen zijn niet alleen voor het voorkomen van criminaliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid van groot belang. Parkeerterreinen stellen bestuurders van voertuigen in staat tijdig te rusten en met volle aandacht de reis te vervolgen. Het opnemen van voldoende veilige parkeerterreinen dient daarom integraal onderdeel te zijn van het beheer van de veiligheid van weginfrastructuur.
- (18) In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en hun omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties door de lidstaten.
2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn.
3. De lidstaten mogen de bepalingen van deze richtlijn, als een reeks goede praktijken, tevens toepassen op de nationale infrastructuur voor wegvervoer die geen deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet en die werd aangelegd met gedeeltelijke of volledige gebruikmaking van communautaire middelen.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

4. Deze richtlijn is niet van toepassing op tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „trans-Europees wegennet”: het wegennet, beschreven in deel 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG;
2. „bevoegde instantie”: alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze richtlijn;
3. „verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg”: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;
4. „verkeersveiligheidsaudit van een weg”: een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;
5. „classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen”: methode voor het identificeren, analyseren en classificeren van gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop een groot aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop heeft plaatsgevonden;
6. „classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet”: een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen;
7. „verkeersveiligheidsinspectie”: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;
8. „richtsnoeren”: door de lidstaten vastgestelde maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in deze richtlijn uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures;
9. „infrastructuurproject”: een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom.

Artikel 3

Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg voor infrastructuurprojecten

1. De lidstaten zien erop toe dat voor alle infrastructuurprojecten een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd.
2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij trachten de lidstaten aan de criteria in bijlage I te voldoen.
3. In de beoordeling van een weg wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. De beoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde opties.

Artikel 4

Verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten

1. De lidstaten zien erop toe dat een verkeersveiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten.
2. Bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits van een weg streven de lidstaten ernaar aan de criteria van bijlage II te voldoen.

De lidstaten zien erop toe dat een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 9, lid 4, en beschikt over de krachtens artikel 9 vereiste bekwaamheid en opleiding. Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het in artikel 9, lid 3 bedoelde bekwaamheidscertificaat.

3. Verkeersveiligheidsaudits van wegen zijn een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en in het eerste gebruik.

4. De lidstaten zien erop toe dat de auditor in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerp-elementen vermeldt. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

5. De lidstaten zien erop toe dat het in lid 4 bedoelde verslag uitmondt in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

Artikel 5

Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet

1. De lidstaten zien erop toe dat de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet ten minste om de drie jaar wordt beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Daarbij trachten de lidstaten aan de criteria in bijlage III te voldoen.

2. De lidstaten zien erop toe dat weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet door deskundigenteams worden geïnspecteerd door middel van bezoeken ter plaatse uitgevoerd aan de hand van de in bijlage III, punt 3, bedoelde elementen. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen voldoen.

3. De lidstaten zien erop toe dat de verbeteringsmaatregelen worden gericht op de in lid 2 bedoelde weggedeelten. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de in bijlage III, punt 3, onder e), bedoelde maatregelen, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

4. De lidstaten zien erop toe dat passende verkeerstekens worden aangebracht om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat dus de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen. Deze borden omvatten borden die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn en op een veilige afstand zijn geplaatst, en voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

5. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te garanderen dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Indien een lidstaat besluit verkeersborden te gebruiken, voldoen deze aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

Artikel 6

Verkeersveiligheidsinspecties

1. De lidstaten zien erop toe dat er verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen worden uitgevoerd teneinde de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.

2. Deze inspecties bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke gevolgen verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.

3. De lidstaten zien erop toe dat de bevoegde instantie periodieke inspecties uitvoert. Deze inspecties moeten

voldoende regelmatig plaatsvinden dat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur verzekerd is.

4. Onverminderd de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde richtsnoeren stellen de lidstaten richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voeren ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

Artikel 7

Gegevensbeheer

1. De lidstaten zien erop toe dat door de bevoegde instantie voor elk dodelijk ongeval op een in artikel 1, lid 2, vermelde weg een ongevalsverslag wordt opgesteld. De lidstaten streven er naar in dat verslag alle in bijlage IV vermelde elementen op te nemen.

2. De lidstaten berekenen de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op hun grondgebied. De lidstaten mogen deze kosten verder opsplitsen. Deze ongevalskosten worden ten minste om de vijf jaar geactualiseerd.

Artikel 8

Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren

1. Voor zover er nog geen richtsnoeren bestaan, zien de lidstaten erop toe dat deze uiterlijk 19 december 2011 worden vastgesteld, teneinde de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van deze richtlijn.

2. De lidstaten stellen de Commissie binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging van de richtsnoeren in kennis van deze richtsnoeren.

3. De Commissie stelt de richtsnoeren ter beschikking op een openbare website.

Artikel 9

Aanstelling en opleiding van auditoren

1. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen worden vastgesteld, voor zover zij nog niet bestaan.

2. Wanneer verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren die in deze richtlijn zijn vastgesteld, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Verder moeten zij regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.

3. De lidstaten zien erop toe dat verkeersveiligheidsauditoren houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn afgegeven, worden erkend.

4. De lidstaten zien erop toe dat de auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten:

- a) ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
- b) twee jaar nadat de lidstaten overeenkomstig artikel 8 richtsnoeren hebben vastgesteld, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren, of teams waar auditoren deel van uitmaken, die aan de in de leden 2 en 3 bedoelde eisen voldoen;
- c) de auditoren mogen gedurende de audit niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

Artikel 10

Uitwisseling van beste praktijken

Om de verkeersveiligheid van wegen in de Europese Unie die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet te verbeteren, zet de Commissie een samenhangend systeem op voor de uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten, waarin onder andere bestaande projecten op het gebied van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur worden opgenomen alsmede verkeersveiligheidstechnologie die haar nut heeft bewezen.

Artikel 11

Voortdurende verbetering van praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

1. De Commissie, gebruikmakend van de in de relevante internationale fora opgedane ervaring, faciliteert en structureert de uitwisseling van kennis en beste praktijken tussen de lidstaten, ten einde te komen tot een voortdurende verbetering van de praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de Europese Unie.
2. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 13 bedoelde comité. Voor zover de vaststelling van specifieke maatregelen is vereist, worden deze vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, vermelde regelgevingsprocedure met toetsing.
3. Indien nodig kunnen relevante niet-gouvernementele organisaties die werkzaam zijn op het gebied van de veiligheid en het beheer van weginfrastructuur, worden geraadpleegd over zaken die verband houden met technische veiligheidsaspecten.

Artikel 12

Aanpassing aan de technische vooruitgang

De bijlagen bij deze richtlijn worden overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing aan de technische vooruitgang aangepast.

Artikel 13

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Waar naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde periode bedraagt drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 14

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 19 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mee van de voornaamste bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 16

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 19 november 2008.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

J.-P. JOUYET

BIJLAGE I

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTBEOORDELING VAN WEGEN VOOR INFRASTRUCTUURPROJECTEN

1. Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg:
 - a) definitie van het probleem;
 - b) huidige situatie en „niets-doen”-scenario;
 - c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
 - d) beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven;
 - e) vergelijking van de alternatieven, inclusief kosten-batenanalyse;
 - f) presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen.
 2. Elementen waarmee rekening moet worden gehouden:
 - a) (dodelijke) ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover „niets-doen”-scenario;
 - b) routekeuze en verkeerspatronen;
 - c) mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bv. afritten, kruispunten, overwegen);
 - d) weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers, motorrijders);
 - e) verkeer (bijv. verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype);
 - f) seizoen- en weersomstandigheden;
 - g) aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerterreinen;
 - h) seismische activiteit.
-

BIJLAGE II

VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS VAN WEGEN VOOR INFRASTRUCTUURPROJECTEN

1. Criteria in de voorontwerpfase:

- a) geografische ligging (bv. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) typen van kruispunten en afstanden tussen kruispunten;
- c) aantal en type rijstroken;
- d) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden;
- e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
- f) meteorologische omstandigheden;
- g) rijsnelheid;
- h) doorsneden (bijv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden);
- i) horizontaal en verticaal tracé;
- j) zichtbaarheid;
- k) ontwerp van de kruispunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen.

2. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp:

- a) tracé;
- b) samenhangende verkeerstekens en markeringen;
- c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten;
- d) apparatuur langs de weg;
- e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie;
- f) vaste obstakels langs de weg;
- g) aanleg van veilige parkeerterreinen;
- h) kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afscherpende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te vermijden).

3. Criteria in de fase voor de ingebruikneming:

- a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
- c) toestand van het wegdek.

4. Criteria in de fase van eerste gebruik: beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een heroverweging van de criteria van de vorige fasen.

BIJLAGE III

CLASSIFICATIE VAN WEGGEDEELTEN MET EEN HOOG AANTAL VERKEERSONGEVALLEN EN VAN WEGENNETVERKEERSVEILIGHEID**1. Identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen**

Bij de identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen wordt minstens rekening gehouden met het aantal ongevallen met dodelijke afloop dat in de voorgaande jaren op deze wegen heeft plaatsgevonden, berekend per lengte-eenheid van de weg in verhouding tot de verkeersintensiteit en, in het geval van kruispunten, het aantal van dergelijke ongevallen per kruispunt.

2. Identificatie van weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet.

Bij het identificeren van de weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van verkeersveiligheid van het wegennet worden de potentiële besparingen op de ongevalskosten in aanmerking genomen. De weggedeelten worden ingedeeld in categorieën. Voor elke wegcategorie, worden de weggedeelten geanalyseerd en gerangschikt op basis van veiligheidsfactoren, zoals aantal verkeersongevallen, verkeersvolume en vervoerstypologie.

Voor elke wegcategorie wordt in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid een prioriteitenlijst opgesteld van gedeelten van wegen waarvoor een verbetering van de infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig is.

3. Elementen van de evaluatie voor de bezoeken ter plaatse van het deskundigenteam:

- a) een beschrijving van het weggedeelte;
- b) een verwijzing naar eventuele eerdere verslagen over hetzelfde weggedeelte;
- c) de analyse van eventuele ongevalsverslagen;
- d) het aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in de voorafgaande drie jaar;
- e) potentiële corrigerende maatregelen die binnen uiteenlopende termijnen moeten worden uitgevoerd, zoals:
 - verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
 - verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van deze beperkingen;
 - verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
 - verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afscherpende constructies langs de weg;
 - verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), borden en signalen;
 - bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
 - verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;
 - herziening van het ontwerp van afscherpende constructies langs de weg;
 - totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
 - wijziging van het ontwerp van de inhaal mogelijkheden;
 - verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
 - wijziging van het tracé;
 - wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;
 - installatie van een systeem voor verkeersregeling verkeerscontrole;
 - vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
 - aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
 - herstelling of vervanging van het wegdek;
 - gebruik van intelligente verkeersborden;
 - verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematicasystemen met het oog op interoperabiliteit, hulpverlening en markering.

BIJLAGE IV

ONGEVALSINFORMATIE IN ONGEVALSVERSLAGEN

De volgende elementen moeten worden opgenomen in ongevalsverslagen:

1. zo nauwkeurig mogelijke vermelding van plaats van het ongeval;
 2. foto's en/of schema's van de plaats van het ongeval;
 3. datum en tijdstip van het ongeval;
 4. informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
 5. ernst van het ongeval, het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden, indien mogelijk op grond van gemeenschappelijke criteria die moeten worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing;
 6. gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting;
 7. gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving);
 8. gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder;
 9. indien mogelijk, gegevens over de tijd die is verstreken tussen het tijdstip van het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten.
-